

## Aberration de vols en jet privés sur les aéroports de Nice et Cannes, mépris total des règles de sobriétés et des populations survolées.

ADNA <https://adna06.fr/>

Octobre 2022

A l'heure où un plan de sobriété énergétique incite tout un chacun au télétravail, au covoiturage et à la réduction de vitesse, où l'origine humaine d'un réchauffement climatique désastreux devient largement reconnue, les vols de jets privés, véritables aberrations environnementales dont chacun expose consommation d'énergie et émissions de CO2, passent pudiquement sous le tapis...

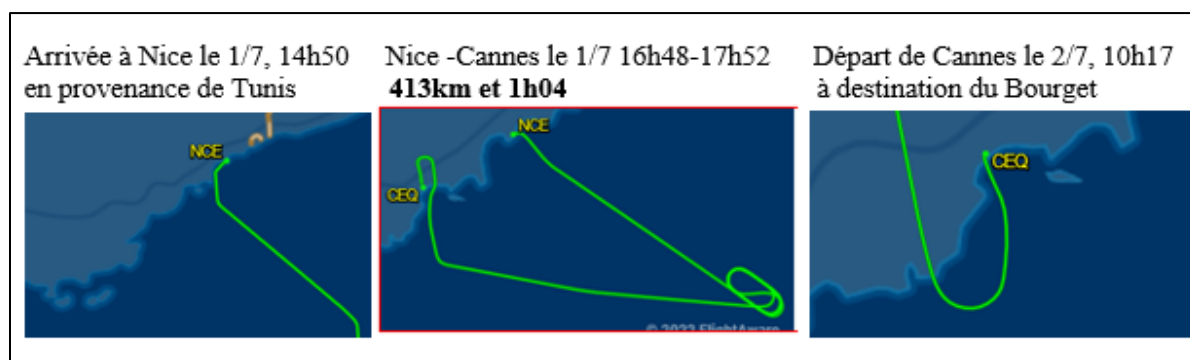
Comme le montre l'exemple des aéroports de Nice (3<sup>ème</sup> aéroport pour le trafic de passagers après ceux de Paris) et de Cannes (2<sup>ème</sup> aéroport français de l'aviation dite « d'affaire » après Le Bourget) distants de 26km, un grand nombre de vols de jets aussi néfastes qu'inutiles et souvent vides desservent les aéroports sans raison valable. De plus, leurs nuisances sonores et leurs émissions de particules fines impactent fortement les populations voisines de ces aéroports comme les 50 000 personnes survolées des bassins de vie cannois et grassois.

### Des vols «Taxi» très courts et non exceptionnels entre Nice et Cannes

Le site FlightAware permet d'observer que les mouvements de jets entre Nice et Cannes aux aéroports distants de 26km en ligne droite et de 35km par la route, relèvent d'une pratique aussi courante qu'aberrante.

Il s'agit de vols « taxi » Nice-Cannes ou Cannes-Nice qui déposent un client lors de leur première étape, puis rejoignent leur deuxième étape à vide pour aller charger un nouveau client avant de repartir. Ces trois vols s'effectuent généralement en moins de 24h.

On dénombre ainsi **plus de 200 mouvements entre ces deux villes** de juin à septembre 2022. Un examen approfondi des mouvements de Nice vers Cannes en juillet 2022 montre qu'un trajet Nice Cannes peut mesurer 46km (10mn) à 413km (62mn) pour une moyenne de plus de 100km (17mn)!



**Le comble de l'aberration !** Il aurait suffi que le(s) passager(s) du vol du 2/7 rejoignent en voiture l'aéroport de Nice (à 35km de Cannes) pour éviter ce vol Nice-Cannes absurde de 413km.

Les autorités aéroportuaires, sous estimant la capacité des riverains à évaluer la véracité des raisons avancées pour justifier ces mouvements, n'hésitent pas à asséner les allégations suivantes:

- Les avions ne peuvent pas atterrir à Cannes de nuit. Ils se posent donc à Nice.
- Impossibilité d'atterrir à Cannes pour trafic trop intense.

Les observations menées sur les 32 vols Nice-Cannes de juillet 2022 montrent en fait que :

- Seuls 3 vols sur 32 ont dû atterrir à Nice de nuit
- Seuls 4 avions sur 32 n'ont pas pu atterrir à Cannes pour trafic trop intense.

**Ainsi en juillet 2022, 51 vols aussi inutiles que néfastes entre ces deux villes, dont 26 dans le sens Cannes-Nice pour lesquels aucun début de justification n'est avancé !**

## **Beaucoup trop de vols redondants entre Paris et Nice ou Cannes**

L'aviation commerciale dessert particulièrement bien la ligne Paris-Nice avec 212 allers-retours par semaine, soit 30 allers-retours par jour entre 6h et 23h, soit presque 2 aller-retour par heure.

En dépit de cette particularité, on observe un nombre conséquent de mouvements de jets entre Paris et la Côte d'Azur: **648 mouvements du 20/8/2022 au 30/9/2022 pour 810 tonnes d'émission de CO2** (501 entre Paris et Nice et 147 entre Paris et Cannes).

Ce niveau de redondance entre vols commerciaux et vols « dits d'affaire » interroge d'autant plus que la plupart des hommes d'affaires utilisent les vols commerciaux de Nice!

## **Impact sur l'aéroport de Cannes devenu 2<sup>ème</sup> aéroport dit «d'affaire»**

Contrairement à l'aéroport de Nice conçu pour minimiser les nuisances infligées aux Niçois (piste parallèle à la mer autorisant atterrissages et décollages par la mer), l'aéroport de Cannes n'a pas été conçu pour accueillir la densité de trafic actuelle: piste perpendiculaire à la mer qui impose que plus de la moitié des mouvements s'effectuent sur des collines, à basse altitude, au dépend des 50 000 riverains de cet aéroport.

Afin d'optimiser les profits, l'aéroport de Cannes s'adapte, par contre avec beaucoup d'opportunité, à cet accroissement de trafic, et les niveaux de tolérance de l'aéroport sont tels que nombre de pilotes ne respectent pas les trajectoires définies pour minimiser cet impact. Les riverains sont ainsi soumis aux retombées de particules fines et à des nuisances bruit qui dépassent les recommandations de l'OMS.

Toute diminution de trafic sur cet aéroport, à commencer par la suppression des vols sans la moindre utilité, contribuerait donc à soulager les 50 000 personnes impactées.

## Mépris total de la part des acteurs qui profitent de ces vols

Mépris de la part des passagers non concernés par le plan de sobriété énergétique ou par l'existence d'un quelconque dérèglement climatique. Il serait pour eux absurde de réduire un niveau de confort en rien excessif...

Mépris de la part des compagnies qui effectuent ces vols taxi et ne sont intéressées uniquement que par la multiplication des « courses »...

Mépris et arrogance de la part des autorités aéroportuaires prêtes à toutes les allégations pour justifier ces vols aberrants et à accepter toutes les entorses trajectoire et altitude. Il s'agit bien de maximiser le nombre de mouvements et d'en encaisser les dividendes...

Mépris de la part d'une partie de pilotes plus ou moins compétents qui, en toute impunité, ne respectent ni les trajectoires ni les altitudes aux dépens des riverains. Ils savent qu'ils recevront tout au plus un signalement sans conséquence...

## Réguler des vols devenus anachroniques

Consommation d'énergie excessive d'un carburant non taxé, émissions démesurées de CO<sub>2</sub>, nuisances hors normes OMS... **Ces vols sans la moindre utilité et complètement anachroniques n'ont plus leur place dans un monde soumis à de fortes restrictions d'énergie et où les émissions de CO<sub>2</sub> participent lourdement au changement climatique.**

L'impact de ces vols insensés est d'autant plus grave que la plupart n'ont aucune raison d'être. Mais les intérêts respectifs des différents acteurs sont trop multiples et trop imbriqués pour espérer la moindre amélioration sans régulation appropriée.

Or le plan de sobriété énergétique, demandant à chacun des efforts, élude totalement le sujet des jets privés, et l'amendement déposé depuis proposant d'aligner la taxation du kérosène utilisé pour les jets privés sur celle de l'essence utilisée dans les voitures fait figure de pisaller symbolique! Au-delà de réparer une injustice devenue trop flagrante et d'alimenter les caisses de l'état, en quoi cette régularisation des taxes pourrait-elle contribuer aux réductions de consommation d'énergie ou d'émission de CO<sub>2</sub> ?

### **Methodologie employée :**

Les données sur les vols utilisées sont issues du site FlightAware (<https://fr.flightaware.com/>)

### **Analyse du trafic sur l'aéroport de Cannes :**

L'observation montre que l'aéroport sait gérer deux mouvements distants de 1mn 30s tous atterrissages et décollages confondus. Pour chaque arrivée à Nice il a été évalué un créneau de 20mn pendant lequel cet atterrissage aurait pu avoir lieu à Cannes, ainsi que le nombre de mouvements intervenus dans ce créneau sur l'aéroport de Cannes. 13 mouvements étant gérables sur 20mn, afin de limiter tout risque d'erreur tous les créneaux comportant plus de 7 mouvements ont été considérés comme ne permettant pas l'atterrissage. Les données utilisées sont issues des sites FlightAware et EANS (<https://www.eans.net>) et corrélées en elles pour plus de fiabilité.